Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses zu dem „Vorschlag für eine Verordnung (EG) Nr. …/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom … zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 zur Aufstellung des zweiten ‚Marco Polo'-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (‚Marco Polo II')"

KOM(2008) 847 endg. — 2008/0239 (COD)

(2009/C 228/18)

Der Rat beschloss am 12. Februar 2009, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss gemäß Artikel 71 Absatz 1 und Artikel 80 Absatz 2 des EG-Vertrags um Stellungnahme zu folgender Vorlage zu ersuchen:

„Vorschlag für eine Verordnung (EG) Nr. …/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom … zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1692/2006 zur Aufstellung des zweiten ‚Marco Polo'-Programms über die Gewährung von Finanzhilfen der Gemeinschaft zur Verbesserung der Umweltfreundlichkeit des Güterverkehrssystems (‚Marco Polo II')"

Am 13. Januar 2009 beauftragte das Ausschusspräsidium die Fachgruppe Verkehr, Energie, Infrastrukturen, Informationsgesellschaft mit der Vorbereitung der einschlägigen Arbeiten.

Angesichts der Dringlichkeit der Arbeiten beschloss der Ausschuss auf seiner 452. Plenartagung am 24. / 25. März 2009 (Sitzung vom 24. März), Herrn LIOLIOS zum Hauptberichterstatter zu bestellen, und verabschiedete mit 97 Stimmen bei 3 Stimmenthaltungen folgende Stellungnahme:

1. Schlussfolgerungen und Empfehlungen

1.1 Der Europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (EWSA) bringt seine Unterstützung für die von der Kommission verfolgte Politik zur Verlagerung des unvermeidlichen und vorhersehbaren Zuwachses im Straßengüterverkehr auf andere Verkehrsträger zum Ausdruck, kreidet jedoch gleichzeitig den teilweise mangelnden Ehrgeiz der Ziele bzw. die unzureichende Mittelausstattung an.

1.2 Der EWSA ist mit den vorgeschlagenen Änderungsmaßnahmen der Verordnung einverstanden, die da lauten:

1.2.1 Übertragung der Verwaltung des Programms auf die Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (EACI).

1.2.2 Senkung und Vereinfachung der Schwellenwerte für die Förderfähigkeit der Projekte.

1.2.3 Verdopplung der maximalen Förderintensität je 500 tkm, die beim Straßengüterverkehr vermieden bzw. auf andere Verkehrsträger verlagert werden, von 1 EUR auf 2 EUR.

1.2.4 Einführung einer besonders niedrigen Schwelle für Projekte der Binnenschifffahrt.

1.2.5 Zulassung von Finanzhilfeanträgen einzelner Unternehmen.

1.2.6 Streichung der spezifischen 10 %-Schwelle für Projekte zur Straßenverkehrsvermeidung.

1.2.7 Berücksichtigung des Beförderungselements bei den Berechnungen zur Verkehrsverlagerung.

1.2.8 Vereinfachung der Finanzierungsbedingungen für Infrastrukturen.

1.3 Der EWSA vertritt die Auffassung, dass das Programm „Marco Polo" die ursprünglich gesteckten Ziele nicht gänzlich erreicht und somit nur suboptimal funktioniert. Er ist insbesondere der Ansicht, dass die dem Programm zugewiesenen Haushaltsmittel (60 Mio. EUR) möglicherweise nicht für eine Verlagerung von 25 Mrd. tkm ausreichen. Mit Blick auf den erheblichen Nutzen - Einsparungen an externen Kosten in Höhe von 9,15 EUR - sollte nach seinem Dafürhalten stärker darauf geachtet werden, dass die erforderlichen Mittel für eine Verlagerung möglichst vieler Tonnenkilometer bereitgestellt und die ursprünglich festgelegten Ziele erreicht werden. Auf jeden Fall ist davon auszugehen, dass die Opportunitätskosten für die Allgemeinheit die Höhe der Direktbeihilfen für die Unternehmen um ein Vielfaches übersteigen. Wie der EWSA bereits in seinen Stellungnahmen CES 842/2002 und CESE 247/2005 betonte, ist er der Ansicht, dass die Kommission die Möglichkeit vorsehen sollte, während der Laufzeit des Programms dessen Mittelausstattung nach oben zu korrigieren, um über zusätzliche Mittel verfügen zu können, wenn sich herausstellt, dass die entsprechenden Aktionsvorhaben zahlreicher sind als erwartet.

1.4 Der EWSA hat zu seinem Erstaunen festgestellt, dass die Unterstützung und Entschädigung von Kleinunternehmen beim Einbringen von Vorschlägen zwar in der Folgenabschätzung vorgeschlagen und beschrieben wird, in der neuen Verordnung jedoch nicht vorgesehen ist. Er bringt sein Bedauern darüber zum Ausdruck, dass dieser Vorschlag nicht umgesetzt wird, und schlägt gleichzeitig vor, diese Maßnahme auch auf die Kleinunternehmen auszuweiten, da nach seinem Dafürhalten auf sie dieselben Gründe zutreffen und die Ausarbeitung solcher Vorschläge auch für sie erhebliche Kosten verursacht.

1.5 Der EWSA stellt zu seiner Zufriedenheit fest, dass die Kommission bereit ist, die für die Genehmigung und Finanzierung der Vorschläge erforderliche Zeitspanne zu verringern. Er ist jedoch der Ansicht, dass es in einem sich rasch wandelnden unternehmerischen Umfeld, in dem die Reaktionszeit auf die Marktentwicklungen von entscheidender Bedeutung ist, zweckmäßig wäre, besonderes Gewicht auf die weitere Verkürzung der für die Bewertung, Genehmigung und Verstärkung jeder Aktion erforderlichen Zeit zu legen, indem Maßnahmen wie die Vorabbewertung der Vorschläge oder eine teilweise Standardisierung des Bewertungsverfahrens ergriffen werden.

1.6 Der EWSA hält die geografische Verteilung der eingereichten und finanzierten Projekte für suboptimal, da sie weder zu den Zielen der EU noch zur notwendigen Förderung des intermodalen Verkehrs auf eine für die EU-Mitgliedstaaten ausgewogene Weise beiträgt. Er empfiehlt daher, das Vorhaben unter Berücksichtigung der Probleme der Länder des Südens und der Küstenregionen des Mittelmeerraums weiter zu fördern. Zudem sollten nach Ansicht des EWSA die naturgegebenen Schwächen einiger Länder berücksichtigt werden (wie das Fehlen eines gut ausgebauten Schienennetzes, ausgedehnte Küstenlinie, Insellage u.Ä.), sodass die dort ansässigen Unternehmen Vorschläge einbringen können.

1.7 Der EWSA bekräftigt seinen früheren Standpunkt, dass eine Studie über die Betriebskonzepte „ohne Lagerhaltung“ und „umlaufende Lagerhaltung“ erstellt werden sollte, um ihre Auswirkungen auf die Förderung nachhaltiger Verkehrsträger zu analysieren. Durch die Praxis „ohne Lagerhaltung“ wird der Straßengüterverkehr begünstigt, was Auswirkungen auf den Energieverbrauch und den Umweltschutz hat. In diesem Zusammenhang sollte die gesamte Versorgungskette untersucht werden.

1.8 Nach Ansicht des EWSA muss das von den Straßentransportunternehmen angesammelte Wissen dadurch genutzt werden, dass diese aktiv in die entsprechenden Programme zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger einbezogen werden. Zu diesem Zweck wird vorgeschlagen, diese Akteure ständig zu informieren und dabei zu unterstützen, die von ihnen übernommenen und in ihrem Produktionsprozess verwendeten Modelle entsprechend zu ändern.

1.9 Nach Ansicht des EWSA sollte die Kommission, da nicht alle verfügbaren Mittel ausgeschöpft wurden, eine Erhöhung der Finanzierungshöchstgrenze erwägen (von den derzeitigen 35 % für Aktionen zur Verkehrsverlagerung, Binnenschifffahrt, katalytische Aktionen, Meeresautobahnen und Verkehrsvermeidung und den derzeitigen 50 % für gemeinsame Lernaktionen auf 50 % bzw. 75 %). Dies erscheint für kleine Unternehmen erforderlich, die anders als Großunternehmen höhere Fixkosten im Verhältnis zu ihren variablen Ausgaben haben. So schlägt der EWSA insbesondere für die katalytischen Aktionen vor, die Beihilfe von 2 EUR/tkm auf 3 EUR/tkm zu erhöhen, da es sich um innovative Lösungen handelt, die die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsträger positiv beeinflussen und Auswirkungen auf die öffentliche Meinung haben werden.

1.10 Der EWSA empfiehlt der Kommission, für alle Nutzer (in allen Gemeinschaftssprachen) mehrere „europäische Leitfäden“ auszuarbeiten, die sämtliche Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr mit ihren Eigenschaften aufführen, und alle notwendigen Maßnahmen zu treffen, damit sowohl der Finanzierungsmechanismus als auch die Ergebnisse der Projekte und die Vorteile für die Zwischen- und Endnutzer größeren Bekanntheitsgrad erhalten. Der EWSA ist zudem der Meinung, dass die Kommission spezifische Pläne zur Förderung des Programms und zur Steigerung seiner Öffentlichkeitswirkung ausarbeiten sollte. Der EWSA schlägt der Kommission diesbezüglich vor, mit ihr zusammen Konferenzen, Sensibilisierungstage und Informationstouren zu veranstalten.

1.11 Der EWSA empfiehlt zu untersuchen, ob im Rahmen des Programms „Marco Polo“ auch Vorhaben gefördert werden können, die den Transport von Flüssigkeiten bzw. Gasen mittels Pipelines zu Umschlagplätzen/Kombiverkehrsterminals zum Gegenstand haben.

1.12 Der EWSA betont, dass die derzeitige Situation im Bereich des Seeverkehrs (Wasserstraßen und Binnengewässer) eingehender untersucht werden muss, da die Annahme von intermodalen Systemen aufgrund der Fragmentierung des Marktes als schwierig erachtet wird. Dies zeigt sich beispielsweise daran, dass von den Maßnahmen betreffend die Meeresautobahnen eine geringe Anziehungskraft ausging (sie machten 2007 9 % und 2008 4 % der Vorschläge aus) und infolgedessen nur sehr wenige bzw. gar keine Vorschläge (wie im Jahr 2008) genehmigt worden sind.

1.13 Der EWSA vertritt weiterhin nachdrücklich die Ansicht, dass die konkrete Frist von 36 Monaten für Aktionen zur Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger viel zu kurz bemessen ist, und schlägt vor, ihre Mindestdauer auf 48 Monate zu erhöhen.

1.14 Der EWSA ist der Meinung, dass die Möglichkeit geprüft werden sollte, Projekte von nationaler Reichweite zu unterstützen, die darauf abzielen, die Intermodalität praktikabler zu machen und die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf andere Verkehrsarten zu verbessern. Der EWSA vertritt die Auffassung, dass auch Maßnahmen, die auf einen einzigen Mitgliedstaat beschränkt sind, im Transitverkehr allen Nutzern des jeweiligen Verkehrsträgers zugute kommen können.

1.15 Der EWSA wiederholt, dass er die Ausweitung des Anwendungsbereichs des Programms auf Drittländer (Beitrittskandidaten und andere) befürwortet, und merkt an, dass die Ausgaben für die in deren Staatsgebiet durchgeführten Maßnahmen nur dann vom Programm abgedeckt werden können, wenn diese unmittelbare und messbare Vorteile für einen bestimmten EU-Mitgliedstaat mit sich bringen.

1.16 Der EWSA ist der Ansicht, dass sobald wie möglich eine Bilanz der erfolgreich durchgeführten Projekte und der tatsächlich eingesparten Mittel veröffentlicht werden sollte. Eine solche Initiative würde Gelegenheit bieten, das Programm zu fördern und die bisher erzielten Ergebnisse zu verbreiten.

1.17 Der EWSA wiederholt seine Meinung, dass die Kommission die Mitgliedstaaten auffordern sollte, eine Liste aller Möglichkeiten zu erstellen, wie bestehende, stillgelegte oder wenig beanspruchte Verkehrsnetze für den Güterverkehr eingesetzt werden können - dies betrifft insbesondere die Bahninfrastruktur, aber auch die Seewege und Wasserstraßen -, sodass immer dann, wenn dies machbar ist, schnellere und im Sinne der nachhaltigen Entwicklung vorteilhaftere Lösungen als der Straßengüterverkehr angeboten werden können.

2. **Allgemeine Bemerkungen**

2.1 *Schlussbemerkungen des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses (EWSA) in seinen Stellungnahmen zu den Programmen „Marco Polo I" und „Marco Polo II"*

2.1.1 In seiner Stellungnahme 842/2002 vom 17./18. Juli 2002 und seiner Stellungnahme 247/2005 vom 9. März 2005 zu dem Vorschlag für eine Verordnung über „Marco Polo I" bzw. „Marco Polo II" hatte der EWSA auf die Schwächen des Programms hingewiesen und - da er der Ansicht war, dass das von der Kommission angestrebte Ziel der Verkehrsverlagerung nicht erreicht werden kann - ergänzende Fördermaßnahmen empfohlen. In den Stellungnahmen 842/2002 und 247/2005 waren u.a. die folgenden Vorschläge enthalten:

2.1.1.1 Finanzierung der Infrastrukturen zur Verkehrsverlagerung durch öffentliche Mittel (z.B. der Terminals, Anschlüsse usw.).

2.1.1.2 Beauftragung eines Verwaltungsausschusses mit dem kontinuierlichen Follow-up der geförderten Aktionen, damit nach Ablauf der halben Laufzeit des Programms „Marco Polo" die zweckmäßigen Anpassungen vorgenommen werden können.

2.1.1.3 Möglichkeit der Zulassung von Projekten, die sich auf Maßnahmen beziehen, welche auf dem Gebiet lediglich eines Mitgliedstaats durchgeführt werden sollen, sofern sich diese Maßnahmen zum Vorteil aller Kunden internationaler Verkehrstransporte, die durch dieses Gebiet führen, auswirken.

2.1.1.4 Vorsehen der Möglichkeit, im Rahmen des Programms „Marco Polo" ebenfalls Vorhaben zu fördern, die auch den Luftverkehr und den Rohrleitungsverkehr umfassen, wenn sie mit anderen Verkehrsträgern kombiniert sind.

2.1.1.5 Herabsetzung der Mindestförderbeträge pro Aktion.

2.1.1.6 Verlängerung der Höchstfrist für die Aktionen zur Verkehrsverlagerung auf andere Verkehrsträger.

2.1.1.7 Ausarbeitung eines „europäischen Leitfadens", der alle Umschlagplätze für den kombinierten Verkehr in der EU mit ihren Eigenschaften aufführt.

2.1.1.8 Einrichtung einer gesonderten Kategorie mit einem Mindestförderbetrag von 500 000 EUR, obschon die Binnenschifffahrt nicht mit dem Seeverkehr verglichen werden kann, da die dort eingesetzten Schiffe größer sind und der Investitionsbedarf entsprechend höher ist.

2.1.2 Der Ausschuss hatte ferner seinen Wunsch zum Ausdruck gebracht, sich gemeinsam mit der Kommission an Überlegungen über den sukzessiven Umstieg vom Betriebskonzept „ohne Lagerhaltung" auf das Konzept der „umlaufenden Lagerhaltung" zu beteiligen, das bei Lieferungen ohne Dringlichkeitscharakter zum Einsatz gelangen kann.

2.2 *Bewertungsbericht*

Der EWSA hat die Bewertung, die die Kommission einem unabhängigen Sachverständigen in Auftrag gegeben hatte [1], mit Genugtuung zur Kenntnis genommen und möchte hier einige Punkte anführen, auf die in dem Bericht nicht ausführlich eingegangen wurde.

— Die Zahl der eingereichten Vorschläge nimmt kontinuierlich ab (von 92 im Jahr 2003 auf 63 im Jahr 2004, 62 im Jahr 2005 und 48 im Jahr 2006), während die Zahl der angenommenen Vorschläge etwa konstant zwischen 12 und 15 liegt.

— Interessant erscheint die Tatsache, dass die angestrebte Verkehrsverlagerung in den finanzierten Vorhaben letztendlich zu 75 % verwirklicht wird, wobei Projekte des Schienenverkehrs eine Erfolgsquote von 99 % haben, Projekte der Binnenschifffahrt das ursprüngliche Ziel jedoch nur zu 45 % erreichen.

— Die Verwirklichung der Ziele des Programms „Marco Polo I" (Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße) zu 64 % macht lediglich 5,8 % des gesamten über die Straße abgewickelten Güterverkehrs auf Ebene der internationalen Straßenverkehrstransporte in der EU aus: Insgesamt handelt es sich somit um eine relativ geringfügige Änderung.

— Das Verfahren zur Bewertung der Vorschläge bis hin zur Phase der Vertragsunterzeichnung wurde als komplex, intransparent und relativ zeitintensiv erachtet (insbesondere die Zeitspanne zwischen Vertragsaushandlung und -unterzeichnung). Es sei darauf hingewiesen, dass viele Akteure die Kriterien für die Auswahl der Projekte zwar für klar und transparent halten, nicht jedoch das Verfahren zur Festlegung der Notenvergabe anhand dieser Kriterien und des endgültigen Vorschlags für die ausgewählten Projekte.

— Die Mindestschwellen sind für die kleinen und mittleren Unternehmen besonders hoch und stellen keinen Anreiz für neue intermodale Verkehrskonzepte dar. Dies führt dazu, dass wenige große Projekte von Großunternehmen und viele Projekte von kleinen und mittleren Unternehmen begünstigt werden. Ein speziell auf kleine und mittlere Unternehmen abgesteller Ansatz könnte folglich zur Bekämpfung der Überlastung des Straßenverkehrs auf lokaler und regionaler Ebene beitragen.

— Aufgrund des Fehlens von Projektvorschlägen im Rahmen der Angebotsaufforderung für Meeresautobahnen wird empfohlen, Vorhaben dieser Art weiterzuverfolgen und die Teilnahme an ihnen zu fördern.

— Der Beitrag zur Verringerung der Straßenverkehrsüberlastung ist ein Aspekt, der stärker hervorgehoben werden sollte.

[1] Evaluation of the Marco Polo Programme (2003-2006), Ecorys, Quelle: http://ec.europa.eu/transport/evaluations/annual_en.htm (nur Englisch).

3. **Bemerkungen**

Der EWSA bedauert, dass die Kommission die meisten der in seinen beiden einschlägigen Stellungnahmen vorgebrachten Vorschläge, die - wie dies auch aus der externen Bewertung hervorgeht - zur Erhöhung der Programmeffizienz beigetragen hätten, unberücksichtigt ließ, und begrüßt, dass diese Vorschläge nunmehr - wenn auch mit Verzögerung - unterstützt werden. Konkret äußert sich der EWSA wie folgt:

3.1 „Mit dem 1.3.2008 wurde die Verwaltung des Programms - neben der anderer Gemeinschaftsprogramme - der Exekutivagentur für Wettbewerbsfähigkeit und Innovation (EACI) übertragen“: Der EWSA befürwortet diese Maßnahme, die jedoch von Aktionen und Initiativen begleitet sein muss, mithilfe derer Verwaltungslasten abgebaut und potenzielle Akteure zur Verstärkung angezogen werden.

3.2 „Entsprechend dem Verfahren des Anhangs I Punkt 2 Buchstabe d der Verordnung wird die Kommission die maximale Förderintensität je 500 tkm, die beim Straßengüterverkehr vermieden bzw. auf andere Verkehrsträger verlagert werden, von 1 EUR auf 2 EUR verdoppeln“: Der EWSA hält die Verdopplung der Förderintensität für das weitere Voranbringen des Programms insofern für erforderlich, als der gesellschaftliche Nutzen einer Verringerung der externen Kosten sowie der sozialen und ökologischen Folgen die Höhe dieser Finanzierung um ein Vielfaches aufwiegt.

3.3 „Zulassung von Finanzhilfeanträgen einzelner Unternehmen. Die Einführung der Möglichkeit für Einzelunternehmen, Projekte einzureichen, würde die Voraussetzungen für die Förderungswürdigkeit von Antragstellern klären und vereinfachen“: Der EWSA ist mit dieser Maßnahme einverstanden und wiederholt, dass die Möglichkeit einer Berücksichtigung von Projekten vorgesehen werden muss, die nur einen einzigen Mitgliedstaat betreffen, sofern dies eine Verringerung des Straßengüterverkehrs bewirkt.

3.4 „Einführung einer besonders niedrigen Schwelle für Projekte der Binnenschifffahrt: Eine eigene, niedrigere Schwelle würde für Projekte eingeführt, die die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Binnenschifffahrt zum Ziel haben“:

Art des Vorhabens	Bestehende Schwellen		Vorgeschlagene Schwellen
Binnenschifffahrt	—	—	*17 Mio. tkm*

Der EWSA nimmt erfreut zur Kenntnis, dass seine Vorschläge zur Senkung der Förderfähigkeitsschwelle endlich akzeptiert worden sind, insbesondere für die Binnenschifffahrt, und ist der Ansicht, dass dies dazu beitragen wird, weitere Vorschläge anzuziehen.

3.5 „Erstattung der Kosten der Antragserstellung an Kleinstunternehmen. Zur Förderung von Anträgen von Kleinstunternehmen, die für den Straßengüterverkehr und die Binnenschifffahrt typisch sind, werden die Kosten der Antragserstellung pauschal erstattet“: Der EWSA hat zu seiner Überraschung festgestellt, dass die Unterstützung und Entschädigung von Kleinunternehmen beim Einbringen von Vorschlägen zwar in der Folgenabschätzung vorgeschlagen und beschrieben wird, in der neuen Verordnung jedoch nicht vorgesehen ist.

3.6 „Senkung und Vereinfachung der Schwellenwerte für die Förderfähigkeit der Projekte. Die Vereinfachung und Senkung einiger Schwellenwerte wird dem Programm zusätzliche kleinere Projekte zuführen und zur Erreichung der Programmziele beitragen“; siehe hierzu nachstehende Tabelle:

Art des Vorhabens	Bestehende Schwellen		Vorgeschlagene Schwellen
Verkehrsverlagerung	250 Mio. tkm	500 000 EUR	80 Mio. tkm
Binnenschifffahrt	—	—	*17 Mio. tkm*
Katalytisch	—	2 Mio. EUR	30 Mio. tkm
Gemeinsames Lernen	—	250 000 EUR	250 000 EUR
Meeresautobahnen	1,25 Mrd. tkm	2,5 Mio. EUR	250 Mio. tkm
Straßenverkehrsvermeidung	500 Mio. tkm	1 Mio. EUR	80 Mio. tkm

Der EWSA hatte vorgeschlagen, die Schwellen für die vorgeschlagenen Projekte zu senken und die Tonnenkilometer als Vergleichsbasis für die verschiedenen Vorschläge anzunehmen, und stimmt dem folglich zu.

3.7 „Streichung der spezifischen Schwelle für Projekte zur Straßenverkehrsvermeidung“: Der EWSA ist mit der Streichung der genannten Schwelle einverstanden und vertritt die Ansicht, dass dies weitere Vorschläge in diesem Bereich auslösen dürfte.

3.8 „Berücksichtigung des Beförderungselements bei den Berechnungen zur Verkehrsverlagerung“: Der EWSA hält die Berücksichtigung der zurückgelegten Entfernungen des Beförderungsmittels für einen nützlichen Vorschlag. Es muss jedoch untersucht werden, auf welche Weise diejenigen Vorschläge begünstigt werden können, mithilfe derer die intermodalen Verkehrsarten am besten genutzt werden, wie beispielsweise durch die Versendung unbegleiteter Güter mit Ro-Ro-Schiffen.

3.9 „Gewährung einer außergewöhnlichen Verlängerung der Projektdauer um 6 Monate mit ausreichender Begründung des Empfängers“: Der EWSA stimmt diesem Vorschlag zu, da eine solche Maßnahme die Empfänger dahingehend beruhigen kann, dass ihre in der Anfangsphase erlittenen Einbußen durch den Gemeinschaftsbeitrag ausgeglichen werden.

3.10 „Vereinfachung der Finanzierungsbedingungen für Infrastrukturen“: Der EWSA ist mit der Streichung der Schwellen für die Vollendung von Zusatzinfrastrukturprojekten einverstanden und vertritt die Meinung, dass durch diese Vereinfachung die unnötig und ungerechtfertigterweise festgelegten Begrenzungen wegfallen.

3.11 „Vereinfachung der Verwaltungsverfahren des Programms“: Der EWSA begrüßt nachdrücklich sämtliche Maßnahmen, mit denen die Verfahren verbessert und die Frist zur Erfüllung der Verwaltungsformalitäten für die einzelnen Beihilfen verringert werden, da die bisherige Erfahrung auf diesem Gebiet negativ ist. Dennoch wartet er auf die diesbezügliche Rückmeldung über die Erfahrung der Beteiligten, um eine gesichertere Meinung abgeben zu können.

3.12 „In Artikel 5 Absatz 2 wird der zweite Satz gestrichen: ‚Die Förderungsbedingungen für Zusatzinfrastrukturen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe h sind in Anhang II festgelegt.‘“ Der EWSA schließt sich diesem Vorschlag an und vertritt die Meinung, dass dieses konkrete Vorgehen zu Problemen bei der erfolgreichen Umsetzung der Vorschläge geführt hat, insbesondere derjenigen, die auf die Nutzung von Meeresautobahnen abzielten.

3.13 „Der Gesamtbeihilfebetrag in Form staatlicher Beihilfen und Finanzhilfe der Gemeinschaft zugunsten von Zusatzinfrastruktur darf 50 % der förderungswürdigen Kosten nicht überschreiten“: Der EWSA hält diese konkrete Aktion für sinnvoll und ist der Ansicht, dass die nationalen Regierungen dadurch aktiver an den betreffenden Vorhaben teilnehmen werden.

3.14 „Artikel 14 Absatz 2 erhält folgende Fassung: ‚Die Kommission legt dem Europäischen Parlament, dem Rat, dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und dem Ausschuss der Regionen bis zum 30. Juni 2011 einen Bewertungsbericht zu den Ergebnissen des Marco-Polo-Programms für den Zeitraum 2003 bis 2009 vor‘“: Der EWSA bringt seine Vorbehalte gegenüber dem oben vorgeschlagenen Zeitplan zum Ausdruck, da er es angesichts der Tatsache, dass der genannte Bericht nicht für das Ergreifen von Korrekturmaßnahmen im bestehenden Programm verwendet werden soll, für besser erachtet, mehr Zeit für die umfassendere Bewertung der geänderten Verordnung vorzusehen.

Brüssel, den 24. März 2009.

Der Präsident
des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses
Mario SEPI